LE MANUEL D'UTILISATION

La force gracieuse

PEAK 2

BIENVENU

Bienvenue dans le team et merci pour la confiance que vous témoignez à NIVIUK.
Nous aimerions que vous preniez conscience de l'importance avec laquelle nous avons crée ce parapente afin de vous donner un maximum de plaisir à chaque vol sous votre nouveau parapente Niviuk. Chaque détail est nouveau avec la PEAK 2, cette nouvelle voile inspirée de la performance offre encore plus de potentielle, tant au niveau vitesse que montée dans le thermique ou plané pur. Un nouveau profil performant au service de l'efficience pour vous permettre d'aller encore plus loin dans l'imagination. La magie PEAK est de retour! Et pour être en mesure d'offrir des sensations de pilotage encore jamais ressenties aux commandes d'une voile de la catégorie «cross country», Niviuk est reparti d'une page blanche pour le développement de la nouvelle PEAK 2.

Nous sommes convaincus que vous aurez beaucoup de plaisir en volant avec cette aile et que vous allez vite comprendre la signification de notre slogan:

«C'est en portant son attention sur les plus petits détails que nous construisons les grandes choses»

Ceci est le manuel d'utilisation, que nous vous conseillons de lire attentivement.

L'équipe NIVIUK Gliders.

NIVIUK GLIDERS C/ DOCTOR CODINA, 29 BAJOS 17165 LA CELLERA DE TER GIRONA - SPAIN
TEL. +34 972 42 28 78 FAX +34 972 42 00 86
info@niviuk.com www.niviuk.com

MANUEL D'UTILISATION

NIVIUK Gliders PEAK 2.

Ce manuel vous offre toutes les informations nécessaires pour que vous vous familiarisiez avec les caractéristiques principales de votre nouveau parapente.
Bien que ce manuel vous informe au sujet de cette aile, il ne vous procure pas les instructions de pilotage. L'apprentissage de vol peut seulement être garanti dans une école de votre Fédération de Vol Libre de votre pays.

Il est de toute façon très utile de lire attentivement le manuel de votre nouveau parapente PEAK 2.

Des lésions sérieuses peuvent être les conséquences d'une mauvaise utilisation de cet équipement.

SUMMARY

BIENVENU	**2**
MANUEL D'UTILISATION	**2**
1. CARACTERISTIQUES	**4**
1.1 A QUI EST-ELLE DESTINEE ?	4
1.2 HOMOLOGATION	4
1.3 COMPORTEMENT EN VOL	4
1.4 ASSEMBLAGE, MATERIAUX	4
1.5 ELEMENTS, COMPOSANT	5
2. DEBALLAGE ET ASSEMBLAGE	**5**
2.1 CHOISISSEZ LE BON ENDROIT	5
2.2 PROCEDURE	5
2.3 ASSEMBLAGE DE LA SELLETTE	6
2.4 TYPE DE SELLETTE	6
2.5 ASSEMBLAGE DE L'ACCELERATEUR	6
2.6 INSPECTION ET GONFLAGE SUR LE SOL	6
2.7 AJUSTEMENT DES FREINS	6
3. LE PREMIER VOL	**6**
3.1 LE CHOIX DU BON ENDROIT	6
3.2 PREPARATION	7
3.3 PLAN DE VOL	7
3.4 LISTE DE CONTROLE PREVOL	7
3.5 GONFLAGE, CONTROLE, DECOLLAGE	7
3.6 ATTERRISSAGE	7
4. EN VOL	**7**
4.1 VOLER EN TURBULENCE	7
4.2 CONFIGURATIONS POSSIBLES	7
4.3 L'UTILISATION DE L'ACELERATEUR	9
4.4 VOLER SANS FREINS	9
4.5 NŒUDS EN VOL	9
5. PERDRE DE L'ALTITUDE	**10**
5.1 OREILLES	10
5.2 FAIRE LES B	11
5.3 360 DEGRES	11
6. METHODES SPECIALES DE VOL	**12**
6.1 TREUILLAGE	12
6.2 VOL ACROBATIQUE	12
7. INSTRUCTIONS DE PLIAGE	**12**
8. SOIN ET MAINTENANCE	**12**
8.1 MAINTENANCE	12
8.2 STOCKAGE	12
8.3 REVISION ET CHECK-UP	13
8.4 REPARATIONS	13
9. SECURITE ET RESPONSIBILITE	**13**
10. GARANTIE	**13**
11. DONNEES TECHNIQUES	**14**
11.1 DONNEES TECHNIQUES	14
11.2 DESCRIPTION DES MATERIAUX	14
11.3 ELEVATEURS	15
11.4 PLAN DE SUSPENTAGE	16
11.5 DIMENSIONS PEAK 2 22	17
11.6 DIMENSIONS PEAK 2 24	17
11.7 DIMENSIONS PEAK 2 26	18
11.8 DIMENSIONS PEAK 2 28	18
11.9 RAPPORT DE TEST SPECIMEN	19

1. CARACTERISTIQUES

1.1 A QUI EST-ELLE DESTINEE ?

La PEAK 2 est destinée aux pilotes d'expériences et qui ont une bonne base de vol. Conçue pour occuper une grande place dans les voiles de cette catégorie, elle peut être utilisée pour les pilotes qui désirent faire de la compétition avec de hautes performances mais sans vouloir renoncer à la sécurité d'une voile homologuée. Conçue principalement pour le pilote mordu de Cross Country qui veut de la performance, de la confiance et le confort qui lui permettra de jouir pleinement de son vol.

1.2 HOMOLOGATION

La PEAK 2 à été présentée à l'homologation européenne EN.
Toutes les tailles commercialisées ont passé les tests sans difficultés.
Le résultat d'homologation pour la PEAK 2 donne la lettre D pour toutes les tailles. Les tests en charge ont été réalisés par Air Turquoise en Suisse, passant les 8 G avec succès. Vous pouvez consulter les tests d'homologation à la fin de ce manuel.

1.3 COMPORTEMENT EN VOL

Certaines voiles ont le vol dans le sang, la PEAK 2 le possède dans ses gènes; nous avons voulu optimiser encore plus les performances sans laisser de côté la sécurité, très importante pour voler sereinement et aller plus loin. Tout en la PEAK 2 vous invite à un vol d'exception par le nombre de kilomètres incroyables que vous allez pouvoir avaler à un rythme et dans un confort jusque là peu évidents. La PEAK 2 est tout simplement une fusion parfaite de la singularité et de la performance, une voile d'exception alliant élégance et audace souveraine.
Notre idée est de donner au pilote une voile qui non seulement leur apporterait des sensations pures mais et surtout que le pilote se sente compris, en harmonie avec sa machine par des transmissions d'informations claires, précises et ainsi offrir une analyse parfaite de la masse d'air. Le pilotage de la PEAK 2 se veut la continuité de notre philosophie de voiles accessibles et au comportement intuitif mais sans laisser de doutes quand à son niveau de vol sans égal dans cette catégorie.
Dans le thermique, la PEAK démontre son efficacité incontestable et bien plus performante que la plupart des voiles actuelles. Le virage nécessite un temps d'adaptation pour ceux qui ne sont pas habitués aux voiles à 6.7 d'allongement et aux trois rangées de suspentes, mais une fois cette particularité devenue familière, vous pourrez alors profiter d'un pilotage précis, répondant activement à vos sollicitations qui fera de la PEAK 2 votre alliée pour être le premier en haut du thermique et pouvoir ensuite jouir de la performance et de la vitesse que vous offre votre PEAK 2.
Finesse et vitesse, dans ces domaines, la PEAK 2 s'avère surprenante parce qu'elle permet au pilote tout au long de l'accélérateur de ressentir les informations données par la voile et d'anticiper ses mouvements et ce même à hautes vitesses où la voile reste solide et communicative. L'accélérateur de la PEAK 2 est progressif, dans sa première moitié, vous pourrez sentir une réel accélération sans avoir cette impression de tomber du ciel, la voile est très homogène, vol vite et loin. La seconde moitié de l'accélération est une continuité de plaisir sans soucis jusqu'à 100% si la masse d'air le permet.

1.4 ASSEMBLAGE, MATERIAUX

La PEAK 2, en plus de jouir de toutes les techniques utilisées dans le reste de la gamme, dispose de petits éléments destinés à plus de confort du pilote (poulies Harken) et à l'amélioration du rendement de la voile. Des poulies à roulements de très petite taille sont montées sur les élévateurs pour vous donner plus de facilité à utiliser l'accélérateur sans vous fatiguer et ainsi mieux ressentir votre voile dans les pieds.
L'utilisation du SLE (Structured Leading Edge) permet de renforcer le bord d'attaque en évitant sa déformation et entraîne ainsi un meilleur écoulement de l'air sur toute la surface frontale de la voile.
Le profil de nouvelle génération est conçu de manière à pouvoir répartir la charge totale sur l'ensemble des trois rangées de suspentes. Le choix des matériaux et la taille des suspentes ont été étudiés pour avoir un minimum de traînée tout en respectant une totale sécurité sur la répartition de la charge.

Une nouvelle technologie venue de la compétition a été adaptée sur la PEAK 2: le STE (structured trailing edge).
Le STE est basé sur la technologie du bord de fuite de l'Icepak 4 NS. Il optimise le profil sans le déformer, ce qui augmente les performances par une trainée plus faible. Avec le STE, l'écoulement des filets d'air est plus fluide et à haute vitesse nous obtenons une baisse considérable de la trainée. L'amplitude sur l'axe de tangage est réduite car le STE travaille sur plus de surface sans distorsions de profil.
Nous utilisons sur la PEAK 2 des suspentes de compétition, c'est pourquoi nous vous conseillons de les faire vérifier par un atelier agréé tous les 6 mois ou 100h.
Le tissu utilisé, comme dans tout le reste de notre gamme, est choisi parmi les meilleurs tissus du marché, offrant légèreté, longévité et résistance sans perte de couleur.
Pas de place pour un millimètre d'erreur dans le processus de fabrication, venant de l'ordinateur d'Olivier directement vers la découpe du tissu. Le découpage est fait section par section d'une façon extrêmement méticuleuse. Le numérotage et le marquage de chaque pièce se font de la même façon, évitant toute erreur.
Les suspentes sont faites de manière semi-automatique, les coutures sont finalisées sous supervision de nos spécialistes.
Le puzzle d'assemblage devient plus facile en utilisant cette méthode. Nous économisons en ressources en améliorant le contrôle de la qualité.
Toutes les ailes NIVIUK passent un contrôle final extrêmement efficace.
Toutes les parties de la coupole sont coupées et assemblées sous des conditions strictes, imposées par l'automatisation du processus.
Toutes les lignes de chaque aile sont mesurées individuellement une fois que l'assemblage est fini.
Chaque voile est contrôlée individuellement et visuellement à la fin de l'assemblage. Chaque aile est emballée suivant les instructions de maintenance et de conservation, prévues pour les matériaux haut de gamme.
Les parapentes NIVIUK sont fabriqués avec des matériaux de premier ordre, comme le recommandent les performances, la durabilité et les exigences d'homologation du marché d'aujourd'hui.
Vous trouverez les informations sur les matériaux utilisés à la fin de ce manuel.

1.5 ELEMENTS, COMPOSANT

La PEAK 2 est délivré à son propriétaire avec une série de composants qui, quoi que non indispensables, sont utiles à l'usage, le transport et le stockage d'un parapente. L'aile est livrée avec un sac à dos, assez large pour y mettre tout l'équipement (195 l), une fois celui-ci bien replié. Le sac à dos est dessiné pour un transport à pied aussi confortable que possible. Le sac interne, qui a pour but de protéger la PEAK 2 durant le stockage, est livré également.
Une sangle de compression vous permet de maintenir votre aile la mieux possible dans le sac. Vous trouverez aussi la barre d'accélérateur qui complète le système d'accélération, un petit kit de réparation avec du ripstop auto-adhésif, et le manuel qui vous donne toutes les réponses à vos questions concernant la PEAK 2.

2. DEBALLAGE ET ASSEMBLAGE

2.1 CHOISISSEZ LE BON ENDROIT

Nous vous recommandons de déballer et assembler votre parapente sur une pente école, ou encore mieux sur une surface plate sans obstacles et sans vent. Ces conditions vous permettront d'effectuer pas à pas les instructions d'assemblage et gonflage de votre NIVIUK PEAK 2.
Nous recommandons qu'un instructeur ou un revendeur supervise la procédure entière, ils sont les seuls à être compétents en cas de doute, et ceci d'une façon professionnelle.

2.2 PROCEDURE

Sortez le parapente du sac à dos, ouvrez-le et étalez-le avec les suspentes sur l'intrados. Positionnez l'aile comme si vous alliez la gonfler. Contrôlez l'état du tissu et des suspentes, vérifiez qu'il n'y ait pas d'anomalies, contrôlez que les maillons qui attachent les suspentes aux élévateurs sont bien fermés. Identifiez et démêlez les suspentes des élévateurs A, B, C, les

freins et les élévateurs correspondants. Vérifiez qu'il n'y ait pas de nœuds ou de cravates.

2.3 ASSEMBLAGE DE LA SELLETTE

Positionnez correctement les élévateurs sur les mousquetons. Il ne peut y avoir des twists et l'ordre doit être respecté. Vérifiez que les mousquetons soient bien fermés.

2.4 TYPE DE SELLETTE

La PEAK 2 a été homologuée EN D avec une sellette type ABS. Cette certification lui permet de voler avec la plupart des sellettes qui se vendent sur le marché actuel. Nous vous conseillons d'ajuster la sangle ventrale selon l'homologation. Cette distance varie avec la taille de votre sellette:
44 cm pour la taille 23 - 45 cm pour la taille 25 - 46 cm pour la taille 27 et 29
Toute altération de ces conditions peut affecter les performances et les réactions de votre voile. Dans ce cas, la voile ne se trouve plus dans les conditions d'homologation.

2.5 ASSEMBLAGE DE L'ACCELERATEUR

Le mécanisme d'accélération de la PEAK 2 fonctionne quand on pousse avec les pieds sur la barre d'accélération, fournie avec cet équipement. Le système est facilement connectable et doit être ajusté convenablement. L'accélérateur n'est pas installé en livraison. Il faut le faire soi-même. La plupart des sellettes sont équipées d'un système d'accélération pré installé. Il faut juste raccorder l'accélérateur à ce système et ajuster la longueur pour une utilisation correcte. La longueur varie selon la longueur des jambes du pilote.
Nous vous conseillons d'installer et régler l'accélérateur sur un équipement spécialement conçu pour cela: la plupart des écoles possèdent ce genre d'équipement.

2.6 INSPECTION ET GONFLAGE SUR LE SOL

Une fois tout contrôlé, et après vous être assurés qu'il n'y ait pas trop de vent, gonflez votre aile autant de fois que nécessaire pour vous familiariser avec son comportement. La PEAK 2 gonfle facilement et doucement.
Un excès d'énergie n'est pas nécessaire, l'aile gonfle avec un minimum de pression sur la sellette quand vous avancez. Vous pouvez aider ce mouvement en utilisant les élévateurs A, mais ne poussez pas trop fort, il faut justement accompagner la montée naturelle de l'aile. Une fois que l'aile est à votre verticale, on utilise correctement les freins pour la garder au-dessus de la tête.

2.7 AJUSTEMENT DES FREINS

La longueur des freins est ajustée à l'usine pendant l'assemblage et ceci selon les critères de l'homologation. Mais on peut en changer la longueur selon le style de pilotage. Nous conseillons malgré cela de voler d'abord un certain temps avec la longueur originale, et ceci dans le but de se familiariser avec le comportement original de la PEAK 2. Si vous changez la longueur des freins, il faut défaire le nœud, glisser la suspente à travers le nœud jusqu'à la longueur désirée, et ensuite resserrer le nœud fermement. Cet ajustement devrait être effectué par du personnel qualifié. Il faut vérifier que cet ajustement ne FREINE pas l'aile en permanence. Les deux lignes de freins doivent être symétriques et de mesures égales. Les deux nœuds les plus utilisés sont le nœud de chaise et en huit.

3. LE PREMIER VOL

3.1 LE CHOIX DU BON ENDROIT

Nous recommandons que vous fassiez votre premier vol avec votre PEAK 2 sur une pente école ou bien sur un site que vous pratiquez régulièrement.

3.2 PREPARATION

Pour déballer et préparer votre PEAK 2, répétez les procédures du chapitre 2 DEBALLAGE ET ASSEMBLAGE.

3.3 PLAN DE VOL

Concevez votre plan de vol avant le décollage pour éviter des erreurs de pilotage.

3.4 LISTE DE CONTROLE PREVOL

Une fois que vous êtes prêt, mais avant le décollage, faites encore une inspection de votre équipement; vérifiez l'installation correcte de l'ensemble et l'absence de nœuds dans les suspentes. Vérifiez si les conditions aérologiques correspondent bien à votre niveau de vol.

3.5 GONFLAGE, CONTROLE, DECOLLAGE

Gonflez votre aile doucement et progressivement (chapitre 2.6 INSPECTION ET GONFLAGE SUR LE SOL). La PEAK 2 gonfle très facilement et ne nécessite pas beaucoup d'énergie. Elle n'a pas de tendance à dépasser.
Le gonflage peut se faire sans crainte, pour aboutir à une phase de temporisation suffisante pour exercer un contrôle visuel avant de décider de courir et de décoller.
Si la vitesse du vent le permet, nous conseillons un gonflage face à la voile. Cette façon de faire vous permet un meilleur contrôle visuel de la voile. La PEAK 2 est particulièrement facile à contrôler dans cette configuration en vent fort. Un vent de 25 à 30 km/h est considéré comme fort.
La préparation et le positionnement de la voile sur le décollage sont très importants. Choisissez l'endroit approprié en fonction de la direction et de la force du vent. Positionnez la voile de manière arrondie en respectant la forme de l'aile en vol. Tout ceci contribuera à vous permettre de réaliser un beau décollage.

3.6 ATTERRISSAGE

La PEAK 2 atterrit parfaitement: à la demande du pilote, elle transforme la vitesse en sustentation en un bel arrondi, tout en permettant une marche d'erreur énorme. Il n'est pas nécessaire de faire un tour de frein pour améliorer l'efficacité du freinage.

4. EN VOL

4.1 VOLER EN TURBULENCE

La PEAK 2 dispose d'un excellent profil pour affronter les différentes situations aérologiques dans les meilleures conditions de pilotage et de stabilité. Elle réagit admirablement en vol passif, c'est-à-dire sans intervention du pilote; elle offre donc un très haut degré de sécurité en conditions turbulentes. Néanmoins il est très important que le pilote évolue dans des conditions aérologiques correspondant à son niveau de pilotage. Le facteur ultime de sécurité est le pilote lui-même.
Nous recommandons que le pilote vol de manière active, en faisant les corrections appropriées pour contrôler sa voile. Il doit terminer sa correction pour redonner la vitesse à sa voile.
Il ne faut pas que le pilote corrige trop longtemps, ceci pourrait entraîner la voile dans des conditions critiques de vol. En cas de besoin, contrôlez la situation en faisant les ajustements nécessaires et rétablissez de suite la vitesse requise.

4.2 CONFIGURATIONS POSSIBLES

Pour vous entraîner à ces figures, nous vous conseillons de vous exercer sous la supervision d'une école compétente, dans le cadre d'un stage de type SIV.

Fermeture asymétrique
Même si la PEAK 2 a un profil très stable, certaines conditions météorologiques turbulentes pourraient être la cause d'une fermeture asymétrique. Ceci se

produit dans la plupart des cas quand le pilote n'a pas senti arriver la réaction de la voile. Juste avant la fermeture, le pilote sent une diminution de la pression sur les freins et sur la sellette. Pour éviter cette fermeture il faut mettre de la pression sur le frein du coté qui pourrait se fermer pour augmenter l'angle d'incidence. Si la fermeture se produit, la PEAK 2 ne va pas réagir violemment, la tendance de virage est graduelle et facile à contrôler. Déplacez le poids de votre corps sur le côté qui est encore ouvert pour contrer le virage et pour maintenir le cap. La fermeture se rouvrira normalement d'elle-même, mais si cela ne se produit pas, freinez complètement le coté fermé (100%). Allez-y avec fermeté. Il se pourrait qu'il faille répéter ce mouvement pour provoquer la réouverture. Faites attention à ne pas sur-commander le coté qui est encore ouvert (contrôle du virage). Une fois que la fermeture est résolue, laisser la voile reprendre sa vitesse.

Fermeture symétrique
En conditions de vol normales, il est peu probable qu'une fermeture symétrique se produise, en raison de la conception de la PEAK 2. Le profil de la voile a été dessiné pour tolérer largement les changements d'angle d'incidence. Une fermeture symétrique pourrait se faire dans de fortes conditions turbulentes, en entrant ou en sortant d'un fort thermique ou en adaptant mal l'utilisation de l'accélérateur au conditions de vol. Une fermeture symétrique se regonfle d'elle-même sans que la voile ait tendance à tourner, mais vous pouvez freiner symétriquement énergétiquement pour accélérer le regonflement. Relâchez les freins immédiatement pour retourner à la vitesse optimale.

Vrille à plat
Cette configuration est hors du comportement de vol normal de la PEAK 2. Néanmoins, certaines circonstances pourraient provoquer cette configuration, comme par exemple essayer de tourner quand l'aile vole très lentement (parce qu'on la freine beaucoup). Il n'est pas facile de donner une réponse à ce genre d'incident car tout dépendra des circonstances de vol. Tenez compte du fait qu'il faut restaurer le vent relatif sur le profil. Pour y arriver, réduisez progressivement la pression sur les freins pour que la voile reprenne de la vitesse. La réaction attendue est une abattée avec une amorce de virage inférieure à 360° avant le retour au vol normal.

Décrochage parachutal
Si cela se passe, le sentiment est celui d'une voile qui n'avance pas. Vous sentez une sorte d'instabilité et un manque de pression sur les freins bien que l'aile semble bien gonflée. La bonne réaction est de relâcher la pression sur les freins et d'exercer une pression en avant sur les A, ou - autre solution - pencher le corps sur un des cotés SANS FREINER.

Décrochage complet
La possibilité que votre voile se trouve dans cette situation est très invraisemblable en vol normal. Ceci pourrait se produire en volant à très basse vitesse et en sur-pilotage dans une série de manœuvres en conditions turbulentes fortes. Pour provoquer un décrochage complet, il faut freiner symétriquement pour que la voile vole à sa vitesse minimale, une fois arrivé dans cette situation, continuez à freiner jusqu'à 100 % et gardez les freins dans cette position. La voile va tomber en arrière pour après se positionner au-dessus de la tête avec un léger basculement, dont l'ampleur dépendra de la façon dont la manœuvre aura été effectuée. En effectuant un décrochage, il ne peut y avoir d'hésitation, pas une seconde. Ne relâchez pas les freins quand vous êtes à moitié de la manœuvre. Ceci pourrait provoquer une abattée vigoureuse, avec le risque que la voile se trouve en dessous de vos pieds. Il est très important que vous gardiez la pression sur les freins jusqu'à ce que la voile se stabilise au dessus de la tête.
Pour retourner au vol normal, il faut relâcher progressivement et symétriquement les freins. De cette façon, la voile va reprendre de la vitesse en terminant son action au point le plus avancé devant le pilote. La voile va donc plonger en avant, ceci est nécessaire pour que le vent relatif se réinstalle sur le profil. Il ne faut pas sur-commander les freins à ce stade car la voile doit reprendre de la vitesse pour sortir de ce décrochage. Si vous avez à contrôler une fermeture frontale, mettez de la pression sur les freins brièvement et symétriquement, même si la voile se trouve encore au-dessus de la tête.

Cravate
Une cravate peut se produire après une fermeture asymétrique: la partie extérieure de l'aile est coincée entre les suspentes. Cette situation peut très

vite provoquer un virage de la voile, dépendant de l'importance de la cravate. Les actions de correction sont les mêmes que dans le cas d'une fermeture asymétrique: contrôlez la tendance de virage en freinant du coté opposé et penchez votre poids pour contrer le virage. Au plus vite, localisez la suspente qui va jusqu'au stabilisateur qui est coincé. Cette suspente est d'une couleur différente et fait partie des suspentes extérieures de l'élévateur C. Tirez dessus jusqu'à ce qu'elle soit tendue, ceci devrait libérer la voile. Si vous n'arrivez pas à résoudre le problème, volez jusqu'au lieu d'atterrissage le plus proche en contrôlant le cap avec le corps et un peu de pression sur l'autre frein. Faites attention, en défaisant la cravate, de ne pas voler trop près de la montagne ou d'autres pilotes. Vous pourriez perdre le contrôle de votre voile et causer une collision.

Sur-pilotage
La plupart des incidents de vol sont causés par des erreurs de pilotage, il y a un enchaînement d'incidents à la suite de configurations anormales de vol (une cascade d'incidents). Il faut se rappeler que le sur-pilotage mène à des niveaux de fonctionnement critiques. La PEAK 2 est conçue pour restaurer le vol normal d'elle-même, ne la sur-pilotez pas! En général, on peut dire que les réactions de la voile, à la suite d'un sur-pilotage, ne sont pas le résultat de l'action elle-même ou de son intensité, mais de la durée de la manœuvre. Il faut que le profil reprenne sa vitesse normale après toute action.

4.3 L'UTILISATION DE L'ACELERATEUR

Le profil de la PEAK 2 a été conçu pour voler de façon stable dans toute la plage de vitesse. Il est à conseiller d'utiliser l'accélérateur quand on vole par vent fort ou pour s'écarter de fortes descendances.
Quand vous accélérez votre voile, le profil devient plus sensible aux turbulences et s'approche plus d'une possible fermeture frontale. Si vous sentez une diminution de pression, cessez de pousser sur l'accélérateur et mettez un peu de pression sur les freins pour augmenter l'incidence de vol du profil. N'oubliez pas de rétablir la vitesse normale de vol après avoir corrigé l'incident. Il est déconseillé de voler accéléré près d'un relief ou dans des circonstances fortement turbulentes. Au besoin, vous devrez doser vos mouvements lorsque vous cesserez de pousser sur l'accélérateur, et équilibrez également le mouvement par la traction sur les lignes de freins. Ce mouvement dosé avec l'accélérateur est considéré comme un pilotage actif.

4.4 VOLER SANS FREINS

Si pour une raison ou une autre vous ne pouvez pas utiliser les freins de votre PEAK 2, vous serez obligé de piloter en utilisant les élévateurs C et votre corps pour voler vers l'atterrissage le plus proche. Piloter avec les C est facile parce qu'il y a moins de pression. Il faut faire attention au sur-pilotage pour ne pas causer un décrochage ou une vrille à plat. Pour atterrir, vous devez laisser voler l'aile à pleine vitesse et juste avant de toucher le sol, il faut descendre symétriquement les deux C. Cette méthode de freiner n'est pas aussi efficace que l'utilisation des freins, vous allez donc atterrir avec une vitesse plus élevée.

4.5 NŒUDS EN VOL
La meilleure façon pour éviter ces nœuds et emmêlements est de bien inspecter les suspentes avant de gonfler l'aile pour décoller. Si vois découvrez un nœud juste avant le décollage, arrêtez immédiatement de courir et ne décollez pas. Si vous avez décollé avec un nœud, vous aurez à compensez la dérive en vous penchant de l'autre côté du nœud et en même temps en freinant du même côté. De cette façon vous pouvez gentiment tirer au frein pour voir si le nœud se défait. Vous pouvez aussi essayer d'identifier la suspente avec le nœud et en suite essayer de défaire le nœud en tirant dessus. N'essayez jamais de défaire un nœud près d'un relief. Si le nœud est trop serré, volez gentiment et en toute sécurité vers un endroit proche pour atterrir. Soyez très prudent quand vous essayez de défaire un nœud. S'il y a un nœud ou si les suspentes sont en désordre, ne freinez pas trop fort. Il y a en effet un risque d'augmenter les chances de décrochage ou de vrille à plat. Vérifiez qu'il n'y ait pas d'autres pilotes volant tout près.

5. PERDRE DE L'ALTITUDE

Le fait de savoir descendre en se servant de différentes techniques est une ressource importante à utiliser en certaines circonstances. Le choix de la méthode de descente dépendra de la situation particulière. Nous vous recommandons d'apprendre ces méthodes sous la supervision d'une école compétente.

5.1 OREILLES

Faire de grandes oreilles est une façon modérée de descente, atteignant -3 à -4 m/s, la vitesse diminue de 3 à 5 km/h et le pilotage est limité. L'angle d'incidence et la charge alaire augmentent. Vous pouvez pousser sur l'accélérateur pour restaurer la vitesse horizontale et l'angle d'incidence. Vous pouvez utiliser les grandes oreilles pour atterrir en les relâchant simultanément quand vous allez freiner.
Pour faire les grandes oreilles, il faut prendre les suspentes extérieures de l'élévateur A aussi haut que possible et les tirer en bas. Le bout d'aile va se plier vers l'intérieure de la voile. Si vous relâchez les suspentes, les oreilles vont se rouvrir d'eux même. Si elles ne se rouvrent pas d'elles-mêmes, il faut freiner gentiment d'un côté puis de l'autre. Nous vous conseillons de les regonfler asymétriquement, ne changez pas l'angle d'incidence, surtout si vous volez près du sol ou en turbulence.
Attention au risque de décrochage!!!
La PEAK 2 possède un débattement court à la commande et le fait d'aller chercher la suspente «A3» pour faire les oreilles vous fait tirer sur la commande sans le vouloir. Idem quand vous tirez la suspente «A3» pour faire les oreilles, vous tirez à nouveau sur la commande sans le vouloir. Cela engendre une diminution de la vitesse de l'aile car vous freinez.
La PEAK 2 possède une voûte très prononcé du fait de sa conception nouvelle génération. Faire les oreilles implique une augmentation de la traînée. Sur une voile très voûté, les oreilles ne se plaque pas bien sur l'intrados, elles «pendent», d'où une augmentation plus importante de la traînée originelle des oreilles d'une voile standard.
La PEAK 2, de part sa conception, à peu de tension transversale, d'où un fort amortit en tangage, ce qui est bien pour le vol en général, mais, revers de la médaille, la voile peut avoir des problèmes pour remordre en avant en cas d'ouverture trop importante de l'angle d'incidence.
Ces trois particularités citées ci-dessus associé à des conditions thermiques turbulentes, peuvent donner lieu à une mise en décrochage intempestif.
Solution: Nous ne vous disons pas, de ne pas faire les oreilles, nous vous mettons en garde sur ces problèmes connus liés à cette conception de voile.
Pour éviter le décrochage, il vous faut simplement utiliser l'accélérateur jusqu'à la moitie (ça suffit), pour augmenter votre vitesse tout en diminuant volontairement votre angle d'incidence et ainsi vous garder une marge de vitesse suffisante pour parer ce phénomène. Pensez aussi à ne pas tirer sur les commandes en même temps que vous faites les oreilles. Certains diront: «Rien ne vaut une bonne masse d'air descendante à enrouler pour descendre en sécurité!!!»

Annexe
La descente aux C3
Pourquoi?
Cette technique de descente rapide a été mise en place par nos pilotes du team en 2009 avec les protos de compétition qui ne pouvaient faire les oreilles du fait de la répartition des suspentes. Avec les profils de performance utilisés à ce jour, il est de plus en plus délicat de faire les oreilles. En effet, une oreille, sur ce type de profil, est importante et peut «flapper» lourdement, ce qui donne une importante trainée et donc un ralentissement conséquent de la vitesse air. C'est pourquoi, sur les profils de dernière génération, il est conseillé de coupler l'accélérateur pendant l'utilisation des oreilles.
L'utilisation du C3 permet de descendre tout aussi facilement qu'aux oreilles mais ne mettant pas votre voile en situation à risque de cravate ou de parachutale comme avec les oreilles. La descente aux C3 se fait naturellement en augmentant votre vitesse sur trajectoire.
Comment?
Vous devez repérez la suspente C3 sur vos élévateurs, une fois ce repérage effectué, la manœuvre est similaire à celle des oreilles: vous prenez votre

suspente assez haut et vous cassez la suspente avec votre poignet comme pour les oreilles. La pression sur la suspente doit être maintenue fermement car la voile voudra reprendre sa forme originelle. Au niveau de la voile, celle-ci va, au niveau du dernier quart bout d'aile se casser vers l'arrière.
La première sensation de descente est franche puis cela se stabilise rapidement. La voile garde une vitesse sur trajectoire suffisante mais vous pouvez coupler l'accélérateur si le besoin s'en fait sentir.
Le contrôle à la sellette est bien sûr facile comme pour les oreilles.
L'accélérateur peut être aussi utilisé pour augmenter votre vitesse sur trajectoire. L'approche du terrain aux C3 se déroule sans problème, par contre la finale, même si elle a été pratiquée par nos pilotes, est peu recommandée, du fait d'une légère abattée au moment où vous relâchez les suspentes.
NB:
La descente aux C3, comme pour les oreilles, ne vous donne pas plus de vitesse horizontale mais augmente votre vitesse verticale sur trajectoire pour vous permettre de sortir d'une zone trop ascendante si besoin.
Cette technique permet une descente rapide fiable avec les nouveaux profils performants, nous vous conseillons dans un premier temps d'apprendre à effectuer cette manœuvre au-dessus d'un environnement sain et de relâcher vos suspentes si les sensations rencontrées ne sont pas à votre goût.
C'est une technique nouvelle, cautionnée par les tests, qui donne des résultats très satisfaisants pour descendre sans risques, un petit entrainement est juste nécessaire pour se familiariser avec cette technique.

5.2 FAIRE LES B

Quand vous effectuez cette manœuvre, l'aile s'arrête de voler, elle perd toute vitesse horizontale et vous ne pouvez plus contrôler la voile.
L'écoulement de l'air sur le profil est interrompu et l'aile entre dans une situation de parachutage.
Pour faire cette manœuvre, il faut prendre les élévateurs B juste en dessous des maillons, les tirer vers le bas sur une hauteur de 20 à 30 cm environ et les garder dans cette position.
La phase initiale est assez physique et offre beaucoup de résistance, ce qui veut dire qu'il faudra tirer fortement pour déformer le profil; dès ce moment, la force va diminuer. Vous devez maintenir la traction, et ne pas relâcher les élévateurs.
La voile se déforme, la vitesse horizontale chute à 0 Km/h et la vitesse verticale augmente jusqu'à -6 à -8 m/s (ce chiffre dépendant des conditions et de la façon dont la manœuvre a été exécuté).
Pour sortir de cette manœuvre, il faut relâcher simultanément les deux élévateurs. La voile fera une légère abattée et retournera après automatiquement au vol normal.
Il vaut mieux relâcher les élévateurs de manière rapide et sèche, que trop lente. Ceci est une manœuvre facile mais il faut se rappeler que la voile ne vole plus, elle n'avance pas par rapport au vent et ses réactions sont différentes de celle d'un vol normal.

5.3 360 DEGRES

Voici une façon plus efficace pour perdre de la hauteur. Il faut savoir que la voile va prendre pas mal de vitesse et de G. Ceux-ci peuvent désorienter le pilote et même le rendre inconscient. C'est la raison pour laquelle il est préférable d'apprendre cette manœuvre progressivement. De cette façon, vous allez apprendre à résister aux forces G et à comprendre la manœuvre. Exercez-vous à cette manœuvre à grande altitude.
Pour entrer dans la manœuvre, appuyez d'abord votre poids d'un côté de la sellette et ensuite freinez du même coté. Vous pouvez régler l'intensité du virage en freinant un peu à l'extérieur du virage. Un parapente à pleine vitesse peut descendre à -20 m/s, ce qui équivaut à 70 Km/h en vitesse verticale. Elle se stabilise en spirale dès -15 m/s. Ceci est la raison pour laquelle il faut se familiariser avec la manœuvre et savoir comment effectuer les méthodes de sortie! Pour sortir de cette manœuvre, il faut progressivement relâcher le frein intérieur du virage. En même temps il faut freiner brièvement et appuyer le poids vers l'extérieur du virage. Cette action doit être dosée et stoppée quand la voile commence à sortir du virage. L'effet secondaire de cette action de sortie est un mouvement pendulaire et une abattée latérale, dépendant de la façon dont la manœuvre a été menée. Exercez ces mouvements avec modération à grande altitude.

6. METHODES SPECIALES DE VOL

6.1 TREUILLAGE

La PEAK 2 ne démontre pas de problèmes spéciaux au treuil. Seul du personnel dûment formé et qualifié devrait utiliser le matériel de treuillage. La voile doit être gonflée de la même façon qu'en vol normal.

6.2 VOL ACROBATIQUE

Bien que la PEAK 2 ait été teste par des experts en acro dans des situations extrêmes, elle N'A PAS été conçue pour le vol acrobatique et nous recommandons DE NE PAS UTILISER CE TYPE DE VOILE.
Le vol acro est la plus jeune discipline du vol libre. Comme vol acro, nous considérons toute forme de vol différent d'un vol normal. Pour apprendre à maîtriser les manœuvres acro, vous devriez prendre des cours au-dessus de l'eau, supervisé par un instructeur qualifié. Des vols acro vous mènent, vous et votre aile, vers des forces centrifuges qui peuvent atteindre 4 à 5g. Les matériaux s'usent plus vite qu'en vol normal.

7. INSTRUCTIONS DE PLIAGE

La PEAK 2 dispose d'un bord d'attaque complexe où différents matériaux sont réunis: rigifoils, mylar. De ce fait, utiliser une méthode de pliage correcte est important pour la longue vie de votre parapente. La voile devrait être pliée en accordéon, en mettant les renforcements du bord d'attaque à plat et les rigifoils les uns sur les autres. Cette méthode tiendra votre profil en bon état sans nuire aux performances ni au profil de la voile. Soyez attentif à ce que les renforcements et les rigifoils ne soient pas tordus ou pliés. La voile doit être pliée en trois afin de ne pas provoquer de twist ou distorsions du STE et SLE.

La voile ne devrait pas être trop fortement serrée, sans quoi les matériaux ou les suspentes pourraient être endommagés.

8. SOIN ET MAINTENANCE

8.1 MAINTENANCE

Si vous prenez bien soin de votre voile, elle sera performante.
Le tissu et les suspentes ne doivent pas être lavés. S'ils sont sales, nettoyez-les avec un chiffon mouillé.
Si la voile ou les suspentes sont mouillées, séchez-les dans un endroit bien ventilé, à l'abri des rayons de soleil.
Le soleil endommage prématurément votre voile; une fois que vous avez atterri, ne laissez pas votre voile au soleil, rangez-la dès que possible.
Si vous utilisez votre voile dans un site où il y a beaucoup de sable, essayez d'éviter que le sable n'entre dans la voile par le bord d'attaque. S'il y a du sable dedans, enlevez-le avant de plier la voile.
Si votre voile est mouillée avec de l'eau salée, plongez-la dans de l'eau claire et séchez-la en-dehors du soleil.
Concernant la PEAK 2, l'expérience nous démontre que la durabilité du suspentage non gainé était un point faible. Ceci reste ainsi aujourd'hui, mais avec une différence importante. Les nouveaux matériaux utilisés pour la PEAK 2 assurent une durée de travail mécanique supérieure aux anciens suspentages fins, mais demande une grande attention et un contrôle régulier de leur état d'usure, nous conseillons ce contrôle toutes les 100 heures ou 6 mois auprès d'une société spécialisée. Faites attention aux terrains sur lesquels vous évoluez, un décollage fait de roche est forcement beaucoup plus abrasif qu'un décollage en herbe, c'est pourquoi nous vous conseillons de ne pas utiliser la PEAK 2 pour de simples gonflages

8.2 STOCKAGE

Stockez votre voile dans un endroit frais, sec et loin des solvants, graisses ou carburants.

Il est déconseillé de stocker votre voile dans le coffre d'une voiture. La température à l'intérieur d'une voiture parquée peut monter très haut. A l'intérieur d'un sac à dos au soleil, la température peut monter jusqu'à 60 °C.

Ne mettez pas du poids sur votre équipement.
Il est important que la voile soit correctement pliée et bien stockée.

8.3 REVISION ET CHECK-UP

Il est important que votre PEAK 2 soit régulièrement contrôlée chez le réparateur de votre choix, toutes les 100 heures d'utilisation ou une fois tout les 6 mois. Ceci est la seule façon de garantir que votre PEAK continue à fonctionner proprement en respectant les normes de l'homologation.
Pour la PEAK 2, comme nous l'avons mentionné précédemment; un contrôle visuel systématique avant chaque décollage permet de connaître l'état de ses suspentes, et un contrôle officiel est fortement recommandé tout les 6 mois.

8.4 REPARATIONS

Si la voile est endommagée, vous pouvez temporairement la réparer en utilisant du ripstop que vous trouvez dans votre kit de réparation. Ceci est valable si les coutures ne sont pas impliquées. Tout autre dégât doit être réparé dans un atelier spécialisé par du personnel qualifié. N'acceptez pas du travail fait à la maison.

9. SECURITE ET RESPONSIBILITE

Il faut se rendre compte que le parapente est considéré comme un sport à risque, où la sécurité dépend de la personne qui le pratique. Un usage fautif de l'équipement peut être la cause de blessures graves, même de la mort du pilote. Les fabricants et les distributeurs ne peuvent être responsables pour les actions ou accidents qui peuvent résulter de la pratique de ce sport.
Vous ne pouvez utiliser cet équipement si vous n'êtes pas entraîné. Ne prenez pas de conseils auprès de quelqu'un qui n'est pas qualifié comme instructeur de vol, et ne faites pas d'entraînement avec une personne non compétente.

10. GARANTIE

Cet équipement et tout ses composants sont garantis pendant 2 ans pour toute faute de fabrication.
Cette garantie ne couvre pas l'usage fautif ou anormal des matériaux.

11.1 DONNEES TECHNIQUES

PEAK 2			22	24	26	28
ALVEOLES	NOMBRE		73	73	73	73
	FERME		14	14	14	14
	CAISSONS		25	25	25	25
A PLAT	SURFACE	M2	22	24	26	28
	ENVERGURE	M	12,14	12,68	13,2	13,7
	ALLONGEMENT		6,7	6,7	6,7	6,7
PROJETEE	SURFACE	M2	18,65	20,32	22	23,66
	ENVERGURE		9,46	9,87	10,26	10,63
	ALLONGEMENT		4,79	4,79	4,79	4,79
APLATISSEMENT		%	15	15	15	15
CORDE	MAXIMUM	M	2,28	2,38	2,48	2,57
	MINIMUM	M	0,38	0,4	0,42	0,44
	MOYENNE		1,33	1,39	1,45	1,5
SUSPENTES	TOTALES	M	269	280	292	303
	HAUTEUR	M	6,8	7,1	7,39	7,67
	NOMBRE		172	172	172	172
	REPARTITION		3/3/4	3/3/4	3/3/4	3/3/4
ELEVATEURS	NOMBRE	3	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
	AFFICHEURS		NO	NO	NO	NO
POIDS TOTAL	MAXIMUM	KG	90	105	115	130
EN VOL	MINIMUM	KG	70	85	95	110
POIDS DE L'AILE		KG	5,7	6,1	6,6	7,2
HOMOLOGATION		EN	D	D	D	D

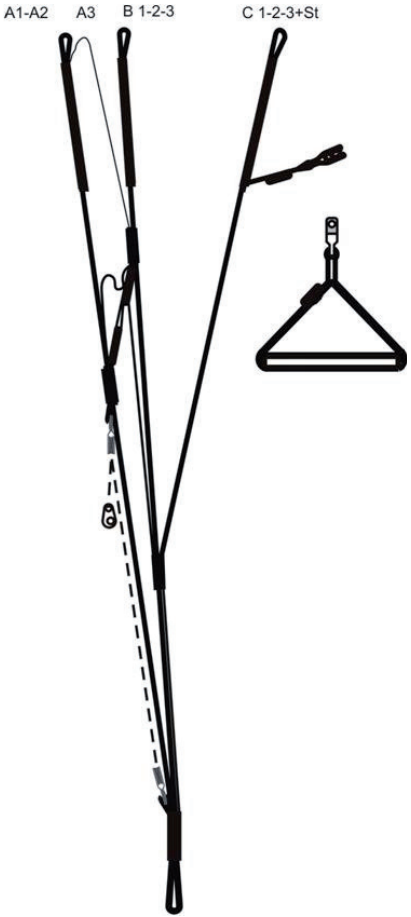
11.2 DESCRIPTION DES MATERIAUX

VOILERIE	MATERIAUX	FABRICANT
EXTRADOS	SKYTEX 40 9017 E77A	NCV (FRANCE)
INTRADOS	SKYTEX 40 9017 E38A	NCV (FRANCE)
PROFIL	SKYTEX 40 9017 E29A	NCV (FRANCE)
DIAGONALES	SKYTEX 40 9017 E29A	NCV (FRANCE)
POINT D'ATTACHE	LKI - 10	KOLON INDUSTRIAL (KOREA)
RENFORT DU POINT D'ATTACHE	W-420	D-P (GERMANY)
RENFORT DU BORD DE FUITE	MYLAR 20 M/M	D-P (GERMANY)
RENFORT CLOISONS	W-420	D-P (GERMANY)
FIL	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

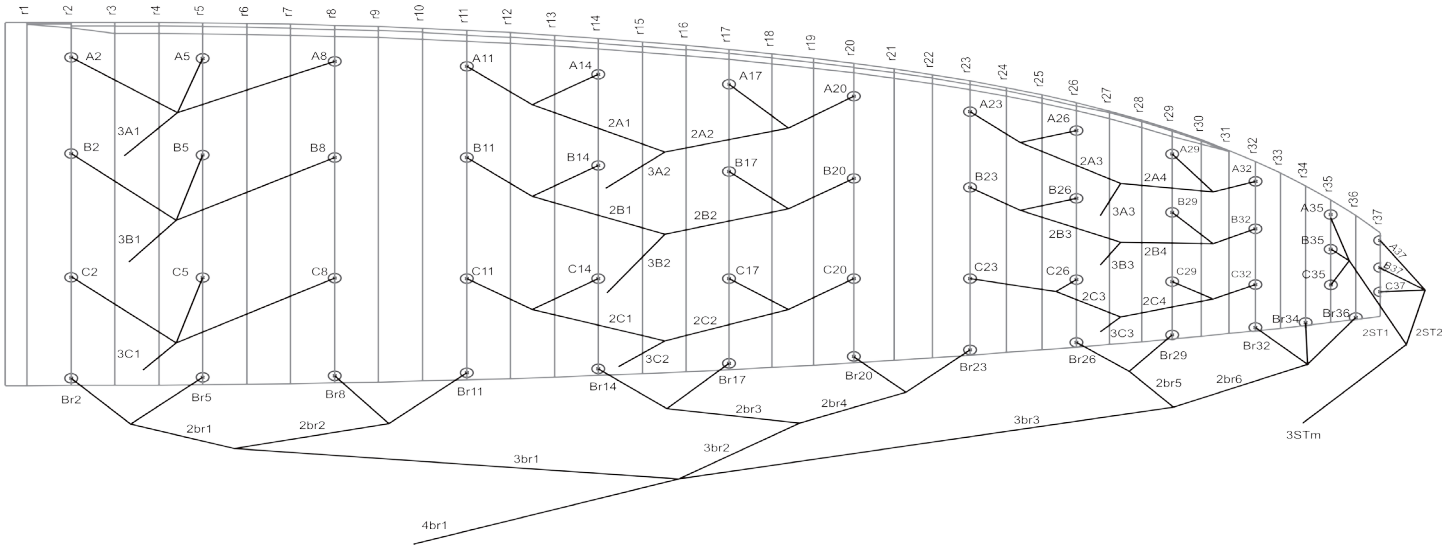
SUSPENTAGE	MATERIAUX	FABRICANT
CASCADES SUPERIEURES	DC - 060	LIROS (GERMANY)
CASCADES SUPERIEURES	DC - 040	LIROS (GERMANY)
CASCADES INTERMEDIAIRES	TNL - 140	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
CASCADES INTERMEDIAIRES	TNL - 080	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
CASCADES INTERMEDIAIRES	DC - 060	LIROS (GERMANY)
CASCADES PRINCIPALES	TNL - 280	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
CASCADES PRINCIPALES	TNL - 220	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
CASCADES PRINCIPALES	TNL - 140	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
CASCADES PRINCIPALES	TNL - 080	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
CASCADES PRINCIPALES FREIN	TNL - 280	TEIJIN LIMITED (JAPAN)
FIL	SERAFIL 60	AMAN (GERMANY)

ELEVATEURS	MATERIAUX	FABRICANT
SANGLES	3455	COUSIN (FRANCE)
INDICATEUR DE COULEUR	PAD	TECHNI SANGLES (FRANCE)
FIL	V138	COATS (ENGLAND)
MAILLONS	MRDI03.5 S12	PEGUET (FRANCE)
POULIE	224	HARKEN (USA)

11.3 ELEVATEURS



11.4 PLAN DE SUSPENTAGE



11.5 DIMENSIONS PEAK 2 22

NIVIUK PEAK 2 22

LONGUEURS TOTALES CM.

	A	B	C	BR
1	677	670,5	679	764
2	668,5	662	669,5	740
3	670	664	672,5	720
4	667	662	672	711
5	658	653	660,5	691,5
6	654,5	649,5	657,5	679
7	658,5	654	664,5	676,5
8	644,5	641	647	682
9	633	630	635	669
10	622	619,5	624,5	661
11	618	616	624	654,5
12	590	586,5	590,5	653
13	576,5	575	578	657,5

LONGUEURS DES ELEVATEURS CM.

A	B	C	
47	47	47	NEUTRE
31	36	47	ACCELEREE

11.6 DIMENSIONS PEAK 2 24

NIVIUK PEAK 2 24

LONGUEURS TOTALES CM.

	A	B	C	BR
1	705,5	699	708	795
2	696,5	690	698	770
3	698	692	701	748,5
4	697	690,5	700,5	739
5	687	681	688,5	719,5
6	683,5	678	685	706,5
7	687,5	682	692,5	704
8	672,5	669	674,5	710,5
9	660,5	658	662	695,5
10	649	647	651,5	687,5
11	645	643	651	681
12	615,5	611,5	615	680
13	602,5	600,5	603,5	685

LONGUEURS DES ELEVATEURS CM.

A	B	C	
47	47	47	NEUTRE
31	36	47	ACCELEREE

11.7 DIMENSIONS PEAK 2 26

NIVIUK PEAK 2 26

LONGUEURS TOTALES CM.

	A	B	C	BR
1	735	728	736,5	829,5
2	725,5	719	726,5	803,5
3	727,5	720,5	729,5	780,5
4	725,5	719,5	730	770,5
5	715,5	709,5	717,5	750,5
6	711,5	706,5	714,5	737
7	715,5	711	722	734
8	700,5	696,5	702,5	741
9	688	684,5	690	726
10	675,5	673,5	679	718
11	671	669,5	678,5	711,5
12	642	638	642,5	710
13	627	625,5	629	715,5

LONGUEURS DES ELEVATEURS CM.

	A	B	C	
	47	47	47	NEUTRE
	28	34	47	ACCELEREE

11.8 DIMENSIONS PEAK 2 28

NIVIUK PEAK 2 28

LONGUEURS TOTALES CM.

	A	B	C	BR
1	763	756	765,5	863
2	753,5	746,5	755	836
3	755	748,5	758,5	813
4	753,5	747	758,5	803
5	743	737	745,5	781
6	739	734	742	767
7	743	738,5	750	764
8	728,5	723,5	730	770,5
9	715,5	711,5	716,5	756
10	702,5	699,5	705,5	747
11	698	695,5	705	740
12	666	662,5	666,5	739
13	651	649,5	653	744,5

LONGUEURS DES ELEVATEURS CM.

	A	B	C	
	47	47	47	NEUTRE
	28	34	47	ACCELEREE

11.9 RAPPORT DE TEST SPECIMEN

para-test.com
paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

NIVIUK

Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0365.2010**

Date of issue (DMY): **22. 10. 2010**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Peak 2-22**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**90**	Range of speed system (cm)	**16**
Minimum weight in flight (kg)	**70**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**5.4**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**3**	Total speed range with accessories (km/h)	**30**
Projected area (m2)	**18.65**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 6 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Niviuk Gliders**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Hamak M**	Person or company having presented the glider for testing: **None**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	B	C	A	A	A	A	B	D	A	A	B	D	A	A	A	A	A	B	B	D	A	0

para-test.com
paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

NIVIUK

Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0351.2010**

Date of issue (DMY): **22. 10. 2010**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Peak 2-24**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**105**	Range of speed system (cm)	**16**
Minimum weight in flight (kg)	**85**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**5.8**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**3**	Total speed range with accessories (km/h)	**30**
Projected area (m2)	**20.32**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 6 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Sup'Air**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Altiplume M**	Person or company having presented the glider for testing: **Nef Olivier**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	B	C	A	A	A	A	B	D	C	A	C	C	A	A	A	A	A	B	B	D	A	0

para-test.com

paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

NIVIUK

Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0352.2010**

Date of issue (DMY): **22. 10. 2010**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Peak 2-26**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**115**	Range of speed system (cm)	**19**
Minimum weight in flight (kg)	**95**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**6.2**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**3**	Total speed range with accessories (km/h)	**32**
Projected area (m2)	**22**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 6 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Gin Gliders**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Gingo 2 L**	Person or company having presented the glider for testing: **Nef Olivier**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	B	C	A	A	A	A	B	D	A	D	B	C	A	A	D	A	A	A	B	D	A	0

para-test.com

paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

NIVIUK

Class: **D**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0366.2010**

Date of issue (DMY): **22. 10. 2010**

Manufacturer: **Niviuk Gliders / Air Games S.L.**

Model: **Peak 2-28**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**130**	Range of speed system (cm)	**19**
Minimum weight in flight (kg)	**110**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**6.7**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**3**	Total speed range with accessories (km/h)	**32**
Projected area (m2)	**23.66**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 6 months or every 100 flying hours
Harness brand	**Gin Gliders**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Gingo 2 L**	Person or company having presented the glider for testing: **None**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	B	C	A	A	A	A	B	D	A	A	C	C	A	A	A	A	C	B	B	D	A	0

NIVIUK

niviuk.com

The importance of small details

Bisgrafic